

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/03/07 :
CIA-RDP81-01043R001600070001-2

50X1-HUM

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/03/07 :
CIA-RDP81-01043R001600070001-2

PROCESSING COPY

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

50X1-HUM

COUNTRY	USSR (Leningrad Oblast)	REPORT	
SUBJECT	1. Customs Regulations in the Port of Leningrad	DATE DISTR.	6 December 1957
	2. Extract from Compulsory Decrees for Maritime Vessels Visiting the Commercial Port of Leningrad	NO. PAGES	1
	3. Information to Masters of Foreign Ships Lying in the Port of Leningrad	REFERENCE	
DATE OF INFO.			
PLACE & DATE ACQ.			

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

50X1-HUM

- a. Extract from Compulsory Decrees for Maritime Vessels Visiting the Commercial Port of Leningrad (20 pages), which consists of regulations concerning Navigation within the Port, Cargo Handling Operations, Fire-Fighting Measures to be Undertaken within the Port, Order and Safety in the Territory of the Port, Precautions Against Rodents, Deratization of Vessels, Veterinary and Sanitary Regime in the Harbor, Safeguarding of Labor and Safety Engineering, and Imposition and Payment of Fines.
- b. Customs Regulations of the Port of Leningrad (18 pages).
- c. Information to the Masters of Foreign Ships Lying in the Port of Leningrad (1 page).

Distribution of Attachment:

ORR: Loan
Navy: Loan

50X1-HUM

50X1-HUM

50X1-HUM

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	FBI		AEC					
-------	---	------	---	------	---	-----	---	-----	--	-----	--	--	--	--	--

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

50X1-HUM

INFORMATION

to the Masters of Foreign Ships lying in the Port of Leningrad

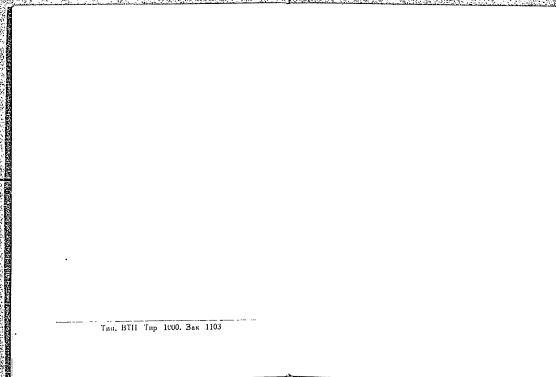
1. Official working hours in the Trade Port—from 9.00 to 18.00 and in the Timber Harbour—from 9.00 to 17.30.
2. Please note that there are clerks on duty in our office during day and night. In case of emergency please call numbers 99-21 or 98-08 from the nearest office on the quay.
3. 4 working hours before departure of the ship you have to return any balance of cash advanced from Inflat, otherwise it will be impossible to reduce the sum stated in the disbursements account.
4. If you decide not to sail immediately after completion of cargo operations and signing papers you have to telephone us beforehand about the reasons of delay and time you like to sail.
5. With regard to number of tugs for berthing, shifting and leaving the berth on departure you have to order:
on the way to Leningrad—through the pilot;
before shifting and leaving the berth—by telephone call to us 3 hours before shifting or departure.
6. Tugs for shifting are paid according to the size of a tug per hour from Rbs. _____ up to Rbs. _____. Therefore it is necessary to insert in tug's vouchers the exact time of tug's arrival and departure from the ship after the shifting is completed.
7. Order for fresh water supply should be given to us 36 hours before delivery. Fresh water is delivered to the ship by a tug at the price Rbs. 8.25 per ton.
8. If you decide to deliver linen to the laundry on shore you have to order your people to prepare two lists of linen in English with spare place for translation into Russian. One list is to be given to the laundry and the second to a guard at the Main Gate.
9. In case you need any repairs in the boilers or any other complicated repairs it is necessary to invite a Surveyor from the Register of Shipping of USSR in order to get recommendations for work to be done by the shipyard.
10. In case you order some damage and receive it, you have to sign the receipt for delivered quantity and note who has to pay for it, i. e. the Shipowner or the Shippers in accordance with the terms of the Charter-Party.
11. If you need replenish bunker up to 100 tons, you have to inform us 3 days before bunkering. Price of coal—25 and dollars per ton free in Shifting expenses to be for ship's account.
12. For loading DBB every ship is to provide Stevedores with a manilla or equivalent rope. In compensation for the use of Stevedore's stropes, counting one strop for loading 125 stds. A strop must be 11 metres, long and 4.5"—5" in circumference. Should the ship not deliver the rope, the Shippers will charge Rbs. 17—20 per metre.
13. The Timber Harbour Authorities can supply the ship with round uprights for deck cargo for ship's account at the price Rbs. _____ per solid cubic metre. While ordering round uprights it is necessary to indicate their length, top size and number. It is possible to get uprights of any length from 15' up to 21' with the top diameter from 4.5" up to 7". Boards and battens can be supplied at the price Rbs. _____ per cu. metre.
14. If the Port Authorities can give the ship, at Master's request, shore tallymen, they are to be paid for at the price of Rbs. 30—45 per 8 hour's working day.
15. As soon as the holds of the vessel are fully loaded, you have to inform the Authorities of the Leningrad Timber Port what quantity (approximately) of goods can be loaded on deck.
16. It would be desirable that 4 hours and not less than 2 before completion loading timber goods you inform the Authorities of the Leningrad Timber Port the definite quantity which can be taken by the vessel to complete deck cargo.
17. From the very beginning of the loading you should take down the numbers of pieces (DBB) or bundles (plywood) or benches (pulpwood, pilprops) of each B/L on the cargo-plan, which must show the actual allocation of the cargo on board. Cargo-plan's copies required to be ready by the time you have to sign Bs/L.
18. The Crew's overtime to be paid only for the work done on Sunday and Holidays («Ballwood»). The Overtime Sheet's copies to be handed to Authorities on signing Bs/L.

Main Maritime Agency
«INFLOT»

Port Leningrad.

12/III-56 7-я деп. экз.-ла «МТ». Зак. № 203—2001

MFDAATHO



Ten, 1011 Top 1100, Box 1103

В этом случае в коносамента не вписывается коносамент «мера или количество неизвестно».

31. При погрузке леса, после выдачи капитаном безоговорочной квитанции, ответственность грузополучателя начинается со дня погрузки леса в борт судна, после чего груз считается на ответственности капитана.

Если капитан приступит к погрузке, не выдав квитанции, то эти грузы он также берет на себя ответственность за целостность груза.

32. При наличии в чартере оговорки «допуск» капитан привозит груз в порт, грузить, бросать или иначе обрабатывать количество в размере 10%.

При погрузке лесных материалов капитан имеет право требовать возмещения на 7,5% факса или менее заявленного количества.

33. В случае пользования береговыми кранами и механизмами порта, вместо приспособлений судна, оплата расходов относится на счет судна.

quantity unknown" shall not be inserted in the Bills of Lading.

31. When loading timber, after the Master has given clean receipts for cargo, the responsibility of the shipper shall cease on bringing the timber alongside the ship, whereafter the Master is fully responsible for the cargo.

If the Master commences loading without giving receipts, he takes on him the whole responsibility for the cargo.

32. The term "about" in the Charter-Party means that the Master has the option to load 10% more or less of the quantity stipulated.

In case of loading timber cargoes, the Master is entitled to demand 7 1/2% more or less of the quantity notified.

33. In the event of using shore cranes or other loading or discharging facilities of the Port instead of ship's tackles, the expenses for same are for ship's account.

29. При фрахтовке бункера или на рейс капитан обязан предоставить в распоряжение грузоотправителя, вошедшим в расписание переборок, все помещенные в судно для перевозки груза, а также и палубу.

При фрахтовке судна под чистый груз (фрахт-чистый), за исключением лесных фрахтов, капитан должен отвести в распоряжение грузоотправителя все судно для перевозки, кроме верхней палубы, но отправление имеет преимущество: право считать также и верхнюю палубу, если капитан согласен отвести ее под груз с декой или чистый.

При лесных фрахтовых под чистый груз капитан должен отвести в распоряжение грузоотправителя также и верхнюю палубу.

30. Установление количества или объема перевозимых материалов производится взвешиванием и погрузкой судна в весовых, если укладчик допускает их объем (каждый процент и балки) или подсчет (каждый процент). После этого обмеры или подсчет капитан выдает грузоотправителю квитанцию при приеме груза.

29

29. If ship is chartered on a "bunker" basis or for a voyage, the Master is bound to put at shippers' disposal all space available for cargo, including deck space, and if necessary, shall take down all removable bulkheads and shifting-boards.

If ship is chartered for a full and complete cargo, with the exception of shipments of timber, the Master is bound to put at shippers' disposal all space available for cargo, excluding deck space. However, if the Master agrees to use for cargo also the deck, the shippers have the privilege to use the deck for cargo (the whole deck-space or part of same).

If the ship is chartered for a full timber cargo, the Master is bound to put at shippers' disposal the whole deck-space.

30. The measure of the number of pieces of timber goods shall be checked by the Master either by measuring in the lighters, if possible (i. e. props or pulpwood cargoes) or by means of tallying (i. e. cargo of sawn wood). After such measurement or tallying the Master shall give clean receipts for cargo received. In such cases clause "Measure and

29

Ползем люков бунксов и их обратная установка делит на обязанности судна, закрытие грузовых люков крышками лежит на обязанности стивидорной организации под руководством судовой администрации.

25. Обмер бунксов, провсов и разгруза производится в ставках.

26. Ответственность за соблюдение правильности сортировки и упаковки грузов лежит на судне.

27. Крепление назубного груза производится за счет судна под его ответственность. В случае если такое крепление будет сделано по соглашению с судном, грузоотправителем (или его экспедитором) средствами последнего, то грузоотправитель (или его экспедитор) все же не несет ответственности за эти крепления.

28. Отдельные партии лесных материалов отмечаются краской или другими отличительными знаками средствами судна и за его счет.

26

Ship to take off hatch beams and to replace same. The stevedores shall put the hatch-covers on under the control of ship's mates.

25. The measurement of pulpwood, props and roundwood is calculated according to frames.

26. The ship is responsible for proper separation and stowage of the cargo.

27. Securing of deck-cargo to be effected at ship's expense and the ship to be responsible for same. In case the shipper (or his forwarding agent) should effect the securing of deck-cargo for his account and with the consent of the ship, the shipper (or his forwarding agent) nevertheless is not responsible for such securing of the cargo.

28. Separate parcels of timber goods shall be marked with paint or other distinguishing marks, and this to be done by the ship and at her expense.

27

„3. Подача груза к борту судна на строи лежит на обязанности и относится за счет грузоотправителя, остальные же работы, т. е. погрузка в трюмы и укладка, лежат на обязанности и относятся за счет судна.

При нагрузке грузополучатель принимает груз у борту судна со стропы, подача же и трюма к борту делит на обязанности и производится за счет судна.

24. Работа по сепарации лежит на обязанности и относится за счет судна. Необходимые сепарационные материалы устанавливаются грузоотправителем и за его счет, причем при погрузке леса капитан должен снабдить стиндаторов на складочных строениях для капинок. При погрузке же вывезенных лесоматериалов, стиндаторы снабжаются капитаном особыми перевозочными строениями или веревками для обвязки перевозочных капитов, а также брезентами для покрытия люков во время перерывов и погрузке.

Во время перерывов и погружке или выгрузке любых грузов судно предоставляет брезентовый для покрытия люков, одновременно следя за безопасной укладкой люков под брезентом.

23. The cargo shall be brought alongside and put into slings by the shippers and at their expense; all other works, as hauling into holds and stowing, to be for ship's account.

During discharging consignees to take the cargo alongside out of ships' slings, whereas the heaving of the cargo out of ships' holds to be effected by the ship at ship's account.

21. Any separation required to be done by the ships and at their expense. The shippers to provide all mats or wood for separation at their expense. When loading timber, Master must furnish the stevedores with suitable slings for slinging in lifts. In the event of loading sawn wood, the Master must supply the stevedores with special rope slings or ropes for enveloping wire cables, and supply tarpaulins to cover hatches after loading.

After each stoppage of loading or discharging of any kind of cargo, the ship shall provide tarpaulins to cover hatches and must take care for proper securing of hatch-covers under the tarpaulins.

Released in Part - Sanitized Copy Approved for Release

2013/03/07 : CIA-RDP81-01043R0016000700

Общие нормы погрузки лесных материалов понижаются при погрузке судов: до 200 стандартных . . . на 50% от 201 до 300 от . . . 25% 301 - 500 . . . 25%.

Общие нормы погрузки понижаются для парусно-моторных судов, не снабженных лебедками:

до 100 рег. тонн . . . на 75% от 101 до 200 рег. тонн . . . 50% от 201 до 250 . . . 40%.

В отношении генеральных и сыпучих грузов расчет времени ведется по наибольшему трюму.

14. При окончании погрузки судна с лесом до 15 час. консигмент должен быть выписан и течение 4 часов. При окончании погрузки судна с лесом после 15 час. консигмент должен быть выписан не позднее 12 час. следующего дня.

15. Нерабочие дни не идут в счет времени погрузки и выгрузки.

16. Нерабочими днями являются воскресные дни, праздники и особые дни отдыха. Праздники и особые дни отдыха считаются те дни, кои установлены общегосударственной и местной властью.

20

The normal rates for loading timber goods on small ships are reduced:

for ships up to 200 standards . . . by 50% from 201 to 300 . . . 25% 301 to 500 . . . 25%.

For motor schooners without winches the normal rates for loading are reduced as follows:

for vessels up to 100 reg. tons . . . by 75% from 101 to 200 . . . 50% 201 to 250 . . . 40%.

Time for loading general cargo and bulk cargoes to be calculated upon the biggest hold.

14. If the loading of a ship with sawn wood has been completed before 15 o'clock, Bills of Lading must be made out within 4 consecutive hours. Should the loading of a ship with sawn wood finish after 15 o'clock, Bills of Lading must be made out not later, than noon (12 o'clock) next day.

15. Non-working days do not count as lay-days.

16. Non-working days are Sundays, holidays and special days of rest. Holidays and special days of rest are days, appointed by State or local Authorities.

21

13. Обычные нормы выгрузки лесных грузов принимаются на каждый рабочий люк в зависимости от его размеров. Нормальная грузоподъемность считается люк размером не менее 16x21 фута. При люке по длине (или ширине) меньших размеров, но не менее 12x18 фута, — обычные нормы выгрузки понижаются на 25%; при люке по длине (или ширине) меньших размеров, но не менее 10x15 фута, — обычные нормы выгрузки понижаются на 50%. Однако увеличение ширины люка на 2 фута, при длине его не менее 21 или 18 фута, соответственно, на ширине не принимается.

Люк по длине (или ширине) меньших размеров, чем 10x15 фута, не считается рабочим люком и в счет выгрузки не идет.

Означенные нормы принимаются для нормального рабочего дня, на каждый грузовой люк, снабженный винтом и одной лебедкой, мощностью не менее 2 тонн.

Для люков с лебедками мощностью меньше, чем 2 тонны, нормы выгрузки и выгрузки устанавливаются по согласованию грузоотправителя с капитаном судна.

18

14. The normal rates for loading timber goods are to be taken for each working hatch according to its size. A cargo hatch shall be considered of an ordinary size only if measuring at least 16, 21 feet. If the length or the breadth of a hatch is less than 16, 21 feet but minimum 12x18 feet, the normal rates for loading are reduced by 25%; if the length or the breadth of a hatch are of less dimensions, but minimum 10x15 feet, the normal rates for loading are reduced by 50%. However, this reduction does not apply in cases, when the breadth of a hatch is by 2 feet shorter than above mentioned, but the length remains the same, viz. 21 and 18 feet respectively.

A cargo hatch with a breadth or length less than 10x15 feet do not count as a working hatch and must not be calculated during loading.

The above mentioned rates are adopted for a normal working day, calculated per each cargo hatch, provided same has at least one winch of minimum 2 tons lifting capacity.

Rates for loading and discharging on hatches with winches less than 2 tons capacity shall be mutually agreed between shippers and the Master of the ship.

19

В летнее время 15 200 т
В осеннее время, начиная
с 1 октября 12 "

Уголь
В летнее время 100 тонн
В осеннее время, начиная
с 1 октября 75 "

Кокс и брикеты
В летнее время 60 "
В осеннее время, начиная
с 1 октября 50 "

Соль каменная
В летнее время 100 "
В осеннее время, начиная
с 1 октября 75 "

Соль каменная
В летнее время 100 "
В осеннее время, начиная
с 1 октября 75 "

Суперфосфат
В летнее время 100 "
В осеннее время, начиная
с 1 октября 75 "

Концентраты и руды черной метал-
лургии
В летнее время 75 "
В осеннее время, начиная
с 1 октября 60 "

12. Указанные нормы погрузки и выгрузки
не распространяются на генеральные грузы,
свыше 1 1/2 тонн весом каждое отдельное
место.

16

Рикеры:
в летнее время 15 loads
в осеннее время, начиная
с 1 октября 12 "

Coal
in summer 100 tons
in autumn, from 1-st October 75 "

Coke and briquettes:
in summer 60 tons
in autumn, from 1-st October 50 "

Potash salt
up to 1-st October 100 tons
after 1-st October 75 "

Rock salt
up to 1-st October 100 tons
after 1-st October 75 "

Superphosphate:
up to 1-st October 100 tons
after 1-st October 75 "

Concentrates:
up to 1-st October 75 tons
after 1-st October 60 "

12. The above mentioned rates for loading
and discharging do not apply to general goods
weighing over 1 1/2 tons per piece.

17

Фабрика (Борзети)		Firewood (Borzeti).	
В активе времени	13 лет, куб. саж.	in summer	13 Engl cub fathom
В осеннее время, начиная с 1 октября	11	in autumn, from 1-st October	11
Прочие и балансы		Pitprops and palpsprop.	
В активе времени	30	in summer	30
В осеннее время, начиная с 1 октября	75	in autumn, from 1-st October	75
Лесня		Logs	
В активе времени	50 лод	in summer	50 loads
В осеннее время, начиная с 1 октября	40	in autumn, from 1-st October	40
Разлика в процентах		Staves	
В активе времени	65 тонн	in summer	65 tons
В осеннее время, начиная с 1 октября	55	in autumn, from 1-st October	55
Защита и шипы		Sleeper blocks and sleepers	
В активе времени	75 лод	in summer	75 loads
В осеннее время, начиная с 1 октября	60	in autumn, from 1-st October	60
Телеграфные столбы		Telegraph poles	
В активе времени	50 лод	in summer	50
В осеннее время, начиная с 1 октября	40	in autumn, from 1-st October	40
Шиповая муфта		Arpen blocks	
В активе времени	2000 куб. фт.	in summer	2000 cubic feet
В осеннее время, начиная с 1 октября	2000	in autumn, from 1-st October	2000

11. Обычные нормы погрузки и выгрузки в Ленинградском порту на один нормальный люк в день принимаются:

Груз в мешках	112,5 тонн
Груз в мешках посредством	150 "
Груз в мешках посредством	150 "
Железо	103 "
Алюминий	75 "
Специальный груз	75 "
Специальный груз: электротехника, автомобильная, прочая	191 "

Доски и брусочки	25 шт
В летнее время	20 "
В осеннее время, начиная с 1 октября	20 "

Брусочки	20 "
В летнее время	20 "
В осеннее время, начиная с 1 октября	16 "

Фанера (доски и брусочки)	16 куб. саж.
В летнее время	16 куб. саж.
В осеннее время, начиная с 1 октября	13 "

12

11. It is understood that the usual rates in the Port of Leningrad for loading and discharging per one normal hatch per day are as follows:

Grain or cargo in bags	112,5 tons
Grain or cargo or cargo with	150 "
loading appliances	150 "

Cargo in bags by crane	150 "
Butter	103 "
Oil sacks	75 "
General cargo	75 "
Full cargo of non-ferrous metal, subject white resin and types	191 "

Decks and battens:	
in summer	25 standards
in autumn, from 1st October	20 "

Boards:	
in summer	20 "
in autumn, from 1st October	16 "

Firewood (decks and battens):	
in summer	16 Engl. cub. fathoms
in autumn, from 1st October	13 " "

13

Срочная погрузка судов
prompt loading

Судно должно быть готово к погрузке в течение 12 дней с момента получения и выдачи груза и в течение 10 дней для всех других грузов.

Urgent cargo

Ship must be ready to load within 12 days if grain, timber and within 10 days for other goods.

Исполнительная погрузка судов
promptissimo

Судно должно быть готово к погрузке в течение 5 дней.

Very or not cargo

Ship must be ready to load within 5 days.

Исполнительная погрузка судов
alongside

Судно принимается груз в сторону вдоль борта и не имеет права отходить от борта судов.

Alongside

Ship to take cargo or to deliver same in both cases in slings and alongside.

Рабочие дни
working days

Погрузка и выгрузка производятся в течение рабочих дней, за исключением воскресенья, праздничных дней и дней отпусков.

Working days

The loading and discharge to be effected during working days, Sundays, excepted, and holidays.

Рабочие дни
weather working days

Погрузка и выгрузка производятся в течение рабочих дней, за исключением воскресенья, праздничных дней, а также дней отпусков.

Weather working days

The loading and discharge to be effected during working days, Sundays, excepted, and holidays, excepted, and exclusions of Sundays on account of weather.

Около конца месяца. (On 21 to 25 of month)

Середина месяца. (Middle of month)

Конец месяца. (End of month)

1. Конец месяца. (End of month)

Второй половине месяца. (Second half of month)

Равномерно. (Fairly spread)

При открытии навигации. (First open water)

Погода и выходы в море. (Weather running days)

От 21 до 25 числа. (From 21 to 25)

15 числа. (15th day)

Последнее число месяца. (Last day of month)

В течение 5 последних дней месяца или в начале следующего месяца. (Within 5 last days of month or beginning of next month)

От 1-го до 15-го числа. (From 1st to 15th)

От 16-го числа до конца месяца. (From 16th to end of month)

Полная судна производится равномерно по числам. (Full ship produced evenly by numbers)

С таким расчетом, чтобы нагрузка не была больше в течение 3 недель по официальному времени навигации. (With such calculation that load is not more in 3 weeks by official navigation time)

Судно должно быть погружено или погружено в течение "испытаний" груза, начиная с дня отгрузки. (Ship must be loaded or discharged within the given number of consecutive days, exclusive of stoppages on account of weather)

About the end of a month. (About the end of a month)

Middle of month. (Middle of month)

End of a month. (End of a month)

End of a month or beginning of next month. (End of a month or beginning of next month)

First half of a month. (First half of a month)

Second half of a month. (Second half of a month)

Fairly spread. (Fairly spread)

On opening of navigation. (On opening of navigation)

The loading and discharging to be effected on running weather permitting days. (The loading and discharging to be effected on running weather permitting days)

From the 21st to the end of the month. (From the 21st to the end of the month)

The 15th of the month. (The 15th of the month)

The last day of the month. (The last day of the month)

Within the 5 last days of the given month and the 5 first days of the next month. (Within the 5 last days of the given month and the 5 first days of the next month)

From the 1st to the 15th of the said month. (From the 1st to the 15th of the said month)

From the 16th to the end of the month. (From the 16th to the end of the month)

The ships shall be fairly spread during the month. (The ships shall be fairly spread during the month)

Ship must be ready to start with loading within 3 weeks after the official opening of navigation. (Ship must be ready to start with loading within 3 weeks after the official opening of navigation)

Ship must be loaded or discharged within the given number of consecutive days, exclusive of stoppages on account of weather. (Ship must be loaded or discharged within the given number of consecutive days, exclusive of stoppages on account of weather)

груза и нахождения судна, назначенного
суда места погрузки или выгрузки.

8. При фрахтовке судна с немедленной по-
грузкой (spot) экипаж не освобождается от
договора в соответствии с первой частью
п. 4 и пп. 6 и 7.

9. В отношении лесных грузов стальные
дни начинают считаться по известии 21
часов после подачи нотиса о готовности судна.

По другим массовым и генеральным грузам,
если нотис о готовности судна был дан
до 12 час., то стальные дни считаются с
13 час. того же дня, а если позже, то до
18 часов, за время считается с утра следующего
дня, за исключением воскресных, праздни-
чных и местных дней отдыха.

10. Последующие нарушения, встречаю-
щиеся в чартер-партии, должны быть поиме-
нены следующим образом:

Около такого-то числа	Отсрочивание в обе стороны
about the (date)	to 5 days

Около начала месяца	От 1 до 10 числа
about the beginning of (month)	

Около середины месяца	От 11 до 20 числа
about the middle of (month)	

6

was berthed at her discharging or loading
place, as ordered before.

8. In the event of ship being chartered for
prompt loading (spot), the Master is still
under obligation to give notice as per cl. 1
(first part) and cl. 6, 7.

9. In respect of timber cargoes laydays to
count 21 hours after notice of ship's readiness
has been given.

For other bulk cargoes or general goods
laydays to count from 1 p. m., if notice
of ship's readiness has been given before
noon, and from 8 a. m. next working day,
if same has been given afternoon, but before
1 p. m. Sundays, general and local holidays
excepted.

10 It is understood that the below men-
tioned terms used in Charter-Parties mean as
follows:

About (date)	Within a margin of 5 days before or after such a date.
--------------	---

About the beginning of a month	From the 1st to the 10th of the said month;
-----------------------------------	--

About the middle of a month	From the 11th to the 20th of the month;
--------------------------------	--

7

3. Все перетяжки по одной переставляемые как при погрузке, так и при выгрузке относятся на счет судна. Иначе дальнейшее порожниanship производится на счет груза.

4. Капитан обязан лично или через своего агента дать письменное уведомление (notice) грузоотправителю или грузополучателю о своей готовности к погрузке или выгрузке.

Данное уведомление должно предшествовать обязательному предварительному предупреждению о предстоящем прибытии парохода не менее, чем за 7 дней для лесных грузов и 3 дней для всех остальных.

5. При прибытии парохода с грузом "на ордер" капитан не обязан давать notice о прибытии судна.

6. Notice о готовности судна должен быть вручен и официально установлен в порту для правительственных учреждений чужеземной работы.

7. Notice о готовности судна считается правильно врученным лишь в том случае, если он был дан в момент фактической готовности судна к приему или выгрузке данного

4. One shifting each during discharging and during loading as well as the necessary rearrangings of the ship to be for ship's account. All additional shiftings are for the account of the cargo.

5. The Master is bound to give personally or by his agents to the consignee or to the shippers a written notice of ship's readiness to discharge or to load.

Before the above mentioned notice for loading is given, the shippers must be informed of the expected arrival of the ship, for timber cargoes at least seven days and for other cargoes at least three days before readiness.

5. In case of arrival of a ship with a cargo "to order", the Master is under no obligation to give notice of arrival of the ship.

6. Notice of readiness must be given during office hours officially fixed for Government Institutions in the Port.

7. A notice of readiness to be considered as duly given, if same has been handed, when the ship was ready in every respect to the charge or to load her cargo and provided ship

Настоящие правила применяются в случаях отсутствия чартер-партии, либо отсутствия в чартер-партии или коносаментах соответствующих указаний, касающихся вопросов, регулируемых правилами. Правила применяются также в случаях ссылки на них в чартерах и коносаментах.

1. Дни открытия и закрытия янтарной считается день, официально объявленный властями Ленинградского порта.

2. Каждое судно обязано для грузовых операций являться, если это окажется возможным по судно, в место, указанное администрацией порта, причем на обязанности фрахтователя (грузополучателя или грузоотправителя) лежит своевременное согласование от портовой администрации необходимого для грузовых операций причала.

2

The regulations herein set forth to be applied in case of absence of any Charter-Party at all, or whenever there are no respective clauses in the Charter-Parties or Bills of Lading concerning matters, which are to be settled by Customs of the Port. These Regulations also to apply in cases, where there are clauses in Charter-Parties or Bills of Lading referring to Customs.

1. The opening or closing of the port for navigation shall be reckoned from the day of the respective official announcement by the Port Authorities of Leningrad.

2. Every vessel is bound to proceed for discharging or loading to a berth, as ordered by Port Authorities, provided she has sufficient draught. It is the duty of the Charterers (Shippers or Consignees) to obtain in due time from the Port Authorities the assignment of the respective discharging or loading berths.

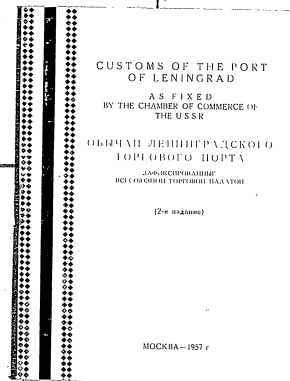
3

CUSTOMS OF THE PORT
OF LENINGRAD
AS FIXED
BY THE CHAMBER OF COMMERCE OF THE USSR

ОБЫЧАИ ЛЕНИНГРАДСКОГО
ТОРГОВОГО ПОРТА

АННОТИРОВАННЫЕ
НАУЧНЫМИ ТОВАРИЩАМИ
(2-е издание)

МОСКВА—1957 г.



Зак. 1070 Подписано к печати 3/11/1964 г. Тираж 2000 экз.
бумага 84 X 108/32 Форм. печ. л. 2,5 Уд. печ. л. 1,81 Уд.-кол. л. 1,81
Корректор Н.В.В.

h) fire precautions, including smoking at places where smoking is forbidden;
 i) sanitary and veterinary precautions both within the Port and on board;
 j) embarkation and landing of passengers;
 k) holding of objects sunken in the Harbour waters.

II. Penalties not exceeding 50 roubles - for infringement of decision relating to:
 a) order of the regime on the territory and whilst using the buildings, warehouses of the Port and large handling appliances;
 b) movements of the transport within the Port;
 c) order of carrying out underwater works.

III. Penalties not exceeding 25 roubles - for non-observance of quiet and offence of any other regulations not indicated above.

116. Penalties are imposed on persons in those cases when the offence in question does not require any prosecution.

117. Penalties are imposed by the Harbour Master, Harbour Supervisors and Officers of the Port Guard.

118. The decision of the imposition of penalty may be passed not later than 30 days after the offence has been committed, after expiration of the said time, the case should be closed.

119. The decision as regards the imposition of penalty may be appealed within a fortnight after claiming for penalty.

The decisions of the Superintendent of the Port as regards the imposition of the penalty may be appealed to the Ministry of the Marine through the Superintendent of the Port. The decisions of any other persons entitled to impose penalties may be appealed to the Superintendent of the Commercial Port of Leningrad.

120. These Obligatory Regulations of the Commercial Port of Leningrad shall come into operation after the date of their promulgation.

121. The ignorance of these Regulations does not release the persons concerned from their responsibility.

Management of the Port
of Leningrad

д) мер противопожарной предосторожности, в том числе курение в местах, где курение запрещено;
 е) проведения санитарных и ветеринарных мероприятий как в порту, так и на судах;
 ж) посадки и высадки пассажиров;
 з) системы хранения в портовых водах предметов.

II Штрафы до 50 руб - за нарушение постановлений касающихся:
 а) порядка пользования территориями, зданиями, складами порта и портовой инфраструктурой, оборудованием;
 б) движения транспорта в порту;
 в) порядка производства в порту гидротехнических работ.

III Штрафы до 25 руб за неисполнение правил и нарушение правил в перечисленных выше постановлениях.

116. Штрафы налагаются в тех случаях, когда данное нарушение не требует привлечения виновных к судебной ответственности.

117. Штрафы налагаются Капитаном порта, портовыми надзорами и начальствующими составом портовой охраны.

118. Постановление о наложении штрафа может быть наложено не позднее месячного срока со дня нарушения, по истечении же указанного срока дело подлежит прекращению.

119. Постановление о наложении штрафа может быть обжаловано в течение двух недель со дня предъявления требования об уплате штрафа.

Апелляция на постановление Начальника порта о наложении штрафа подается в Министерство морского флота через Начальника порта, апелляция на постановления остальных лиц, имеющих право налагать штрафы подается начальнику Ленинградского морского торгового порта.

120. Настоящие обязательные постановления по Ленинградскому морскому торговому порту вступают в силу со дня их опубликования.

121. Незнание постановлений, Правил не снимает ответственности за их нарушение.

Управление Ленинградского
морского торгового порта

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release

13/03/07 : CIA-RDP81-01043R001600070001-2

Supervision Authority at berths specially allocated for this purpose

105. To prevent the passage of rats from the vessel to the shore and vice versa Masters of all vessels must take the following precautions:

- a) all hawsers and mooring ropes fastening the vessel to the quay must have steel discs of not less than 70 cm in diameter
- b) by night when no cargo handling operation is carried out all unnecessary gangways should be removed

106. Masters of vessels must inform the Quarantine Station of all dead rodents found on board.

Note: This Regulation applies also to all institutions and establishments situated on the territory of the Harbour.

VETERINARY AND SANITARY REGIME IN THE HARBOUR

VETERINARY AND SANITARY REGIME IN THE HARBOUR

107. All agricultural and domestic animals and all poultry, rabbits and all animal raw material, e. g. carcasses, salt meat, unmelted fat, calf's stomachs, bowels, raw hide, leather, bones, horns, hoofs, hair (mane and tail), bristle, undressed furs, rags, old clothes, etc. are considered from the sanitary standpoint as dangerous wastes.

108. The Administration of the local transport institutions must give notice to the Harbour Veterinary Authority as regards arrival of every lot of above-mentioned goods in the Harbour.

Every lot of poultry, raw animal products and fish should be accompanied by a Veterinary Certificate issued at the place of loading which must be unconditionally presented to the authorities at the port of destination.

109. Only those goods of hide and animal raw material are allowed to be stored on the territory of the Harbour which comply with the requirements of the Veterinary Sanitary Regulations and with the requirements for packing set forth in the Regulations for carriage of such goods by railway.

110. It is strictly forbidden to let whatever animals in flocks of any description leave the vessel without the permission of the Veterinary Authority.

ՀԱՅՈՒՆԱԴԱՆԵ ՈՒՅՈՒ ՆԻՍԻՆԱԿԱՆ ԿԱՌԱՐԱՐՈՒՄ ԻՆ ՀՕՐԺ ՈՐԴ
ԻՆ ԵՐԵՎԱՆԻՈՒ ՕՒԹԵ ԳԵՄԻՆՔ ԲՐԱԲՐԱԻՆՔ

105. Для прихворажения перехода кряк с судна на берег и обратно капитаны всех судов обязаны принимать следующие меры:

- а) все имущество, поданное с судна на берег, должно быть снабжено металлическими шкалами диаметром не менее 70 см;
- б) в ночное время при оказании рыбной помощи на судне должны быть убранны
- 106.** Озвучиваются и обнародуются мертвые крики и звуки, напоминающие живых обитателей водоема, карая

Приращение Оценочное право распространяется на организации и предприятия, находящиеся на территории порта

107. К санитарному инспектору предъявлять все сельскохозяйственные и домашние животные

107. К какому из них не относятся следующие функции?

считая все скелетные элементы и домашние животные, а также птица, крысики и все животное старье, как-то: мышиные тушки, съестные и несъеденное сало, и прочее из этих вещей, пять различных шкуры, копы, кости, рога, копыта, шерсть, волосы (три и более), щетина, и пять различных пушинок, триные волосы и т.п.

108. (3) прибытии на территорию порта каждого из этих судов, кроме тех, которые являются частными судами, принадлежащими иностранным организациям или лицам, не являющимся гражданами Российской Федерации

Каждая партия животных, сырых животных продуктов и пушнина должна быть сопровождена с места отгрузки ветеринарным удостоверением или ветеринарным сертификатом, который должен беспрерывно находиться.

по первому разбиению ветеринарного надзора порта
109 К транспортно и складских помещениях на территории порта ведутся работы по ликвидации последствий и животного сырья, которые привезли на территорию порта с собственным ветеринарным и санитарным паспортом, а также с новыми упаковками, установленных правил перевозки этих грузов по железной дороге.

рипарного напора выходящего на берег какой-либо живых и всех видов домашних птиц, прибывших на беду судна

 $\lambda = 5.0 \times 10^{-7}$ 

sanitary-epidemiological state of the vessel and about the absence of the sick among the crew and passengers.
Pilot transfers Master's information to the L/V «Leningrad» or to the pilot boat for further communication with the Port Authorities.
The said vessels while approaching the Port are bound to hoist, regarding to their sanitary state, the respective flag on the fore mast in accordance with the International Code of Signals.

Vessels, if the approaching and mooring is allowed only to the vessels the Masters of which certify that the sanitary-epidemiological state of their vessels is safe and that there are no sick on board, the sanitary-epidemiological state of the ship is not safe, there are sick on board among the crew or passengers, the vessel must give anchor or stand in accordance with the instructions of the Port Authorities and await further notice from the Sanitary Inspector.

100. Nobody but the pilot is allowed to board or leave the vessel until the Sanitary Port Inspection visit the vessel irrespective of the vessel berthed or anchored on the moor.

101. All vessels arrived in the Port must produce the Deratization Certificate and the Bill of Health.
Moreover all the required sanitary and epidemic data should be produced.

102. Masters of all vessels leaving the Port are bound to give 24 hours notice to the Harbour Sanitary Authority.

PROHIBITION AGAINST RODENTS DERATIZATION OF VESSELS

103. A systematic struggle against rodents should be carried out on the whole territory of the Port, on all vessels and in any other Harbour craft lying within the Harbour waters.

The deratization operation should be carried out in the shore buildings of the Port, elevators, refrigerators, warehouses, sheds, inhabitable buildings, likewise on all vessels and floating structures.

104. In the case of discovery of rats on board and in particular in the case of mortality amongst the rats, the deratization of the vessel should be effected without delay in accordance with the directions of the Harbour Sanitary

и санитарно-эпидемиологическом состоянии судна и об отсутствии на борту больных и пассажиров.

Пилот передает капитану сведения о состоянии судна и о наличии на борту больных и пассажиров.

Указанные суда при подходе к порту обязаны поднять на фор-мачте соответствующий сигнал по Международному коду сигналов.

Посудам, если подходить к порту разрешено только в том случае, если капитан судна гарантирует, что санитарно-эпидемиологическое состояние судна безопасно и что на борту нет больных и пассажиров.

100. Никто, кроме пилота, не допускается на борт или с судна до осмотра санитарно-эпидемиологической инспекцией судна независимо от того, причалило ли судно или находится на якорной стоянке.

101. Все суда, прибывающие в порт, должны представить сертификат дератизации и санитарный билль.

102. Капитаны всех судов, покидающих порт, обязаны давать за 24 часа до отхода предупреждение санитарной власти порта о предстоящем рейсе.

ПРОФИЛАКТИКА ВОЗБУДИТЕЛЕЙ ЧУМЫ

103. На всей территории порта, а также на судах и прочих плавучих средствах, находящихся в портовых водах, должны проводиться систематические борьбы с грызунами.

Дератизация должна проводиться береговыми зданиями порта, элеваторами, холодильниками, складами, жилыми домами, а также на судах и плавучих объектах.

104. В случае обнаружения на судне крыс, и особенно смертности среди них, дератизация судна производится

ORDER AND SAFETY ON THE TERRITORY OF THE PORT

98. It is forbidden within the territory of the Harbour
a) to break the queue and order both in service spaces

b) to smoke on the whole territory of the Harbour except allocated and specially arranged places,

d) to shoot from fire arms of every description,

- 1) to enter service spaces having prohibition in circulation without permission

i) to sell and drink alcoholic beverages, likewise to

flower beds

99. Masters of all the vessels arriving from abroad are bound to inform the pilot coming on board about the

95. Переноски, шары и игрушки врытых и лет-

96. Все преимущество на территории порта и на судах

и пр.), должны быть предварительно согласованы с пожарной охраной порта.

порта, обязана предъявлять по первому требованию

98. В прекевазакривот територию порта посаре-

б) купить на всей закрытой территории порта, кроме

всякого рода фотодублированию и топографическим съемкам, а также для изучения природы.

- д) открывать пожарные краны и колонки,
- е) входить без разрешения в служебные помещения.

а) проинформировать торговую и портовую администрацию порта

к) портиль, всякого рода пассажирные, теревозы, пасты и камины;

99. Капитаны всех судов, входящих из зарубежных

85. In the case of outbreak of fire in the Port, all vessels lying in the Port shall be at the disposal of the Harbour Authority and are bound to place at the disposal of the Harbour Authorities at their first request fire-fighting, all available fire and life-saving appliances and also manual labour.

86. All orders given to the Harbour Fire Guard as regards the defence of the property and goods exposed to fire hazard are obligatory to all institutions, establishments and persons within the limits of the Port.

87. In the case of fire on board the Master or his substitute is bound to undertake all measures for extinguishing the fire and to call at once for the Fire Brigade. On arrival of the Harbour Fire Guard on the place of the outbreak of fire the Master of the vessel or his substitute must carry out the directions of the Chief of the Harbour Fire Guard. The latter must accord his measures with the Master of the vessel or his substitute.

88. All vessels arriving to the Port for the purpose of carrying out cargo handling operations or any other functions must comply with the requirements of the Rules of the Register of Shipping of the USSR for Fireproofing Equipment.

89. Masters of all vessels shall comply with the requirements of the Harbour Fire Guard.

90. No smoking shall be allowed at all the territories of the Harbour, except special places allocated for this purpose.

Note: The places allocated for smoking are to be provided with cans filled with water for matches and cigarette ends. They should be so inscribed: "for smoking".

91. Smoking on board is allowed only in special places allocated by the vessel's administration.

92. It is forbidden to discharge rockets, use blue fire and also give any other light and sound signals within the territory and waters of the Harbour where there is no necessity.

93. No steel wire and wire guards shall be used whilst inflammable fiber cargo (e.g. flax, cotton, linen, etc.) is handled.

94. Whilst the cargo indicated in the preceding paragraph are being loaded or discharged the hatchway openings should be protected with tarpaulins of wooden boards.

85. В случае возникновения в порту пожара все суда находящиеся в распоряжении администрации порта и по первому требованию предоставлять в распоряжение порта все имеющиеся в распоряжении суда пожарные спасательные средства и рабочую силу.

86. Все распоряжения, издаваемые от пожарной охраны порта по охране жизни собственности на пожарной опасности, являются обязательными для всех организаций, учреждений и лиц находящихся в пределах границ порта.

87. При пожаре на судне капитан или лицо, его заменяющее, обязан принять все меры к тушению пожара и немедленно вызвать пожарную команду. По прибытии на место пожара пожарной охраны капитан судна или лицо, его заменяющее, выполняет указания начальника пожарной охраны порта, не отказываясь от своих действий по тушению пожара. Судно или лицо, его заменяющее.

88. Все суда, прибывающие в порт для выполнения грузоперевозочных и по другим причинам, должны соответствовать требованиям Регистра СССР в отношении противопожарного оборудования.

89. Капитаны всех судов обязаны своевременно выполнять требования пожарной охраны порта.

90. На всей территории порта, за исключением мест, специально отведенных для курения, строго запрещается курение.

91. Курение на борту судна разрешается только в местах, отведенных для этого судовой администрацией.

92. Запрещается в пределах территории и акватории порта без надобности пускать ракеты, жечь фальшфейеры, а также издавать какие-либо другие световые или звуковые сигналы.

93. При производстве грузоперевозок с легковоспламеняющимися грузами (льня, хлопчатобумажный и т.п.) применение металлических струн и сетей категорически запрещается.

94. При погрузке и выгрузке грузов, указанных в предыдущем параграфе, комингсы люков должны быть защищены тарпаками или деревянными досками, а порты -

76. Power driven hoisting appliances of any description and also associated auxiliary arrangements shall be carefully prepared for trouble-free and safe service, all parts out of repair shall be removed and replaced by efficient parts.

77. The hoisted cargoes are to be fastened so that they cannot be scattered or torn away.

78. It is strictly forbidden to pass through or to stay under the hoisted or suspended cargoes.

79. No person who is intoxicated shall be allowed to work.

80. The Superintendent of the Port or in the case of his absence the Dispatcher in charge shall be informed immediately of all accidents which happened within the Port by the person responsible for the cargo handling operations.

81. It is forbidden to use portal, semportal and floating cranes in carrying out the cargo handling operations whilst loading and discharging vessels and freight cars at a strong breeze (according to Beaufort scale).

In separate cases the above-mentioned cranes may operate only with the permission of the Superintendent of the Port.

82. The service of both USSR vessels and foreign vessels within the Port is carried out in turn in accordance with the time of their arrival to the Port in compliance with the established rates simultaneous serving of vessels in the Port.

FIRE FIGHTING MEASURES TO BE UNDERTAKEN WITHIN THE PORT

General

83. All persons on the Port territory and on board of vessels lying in the Port receiving an outbreak of fire are bound to inform immediately by telephone No. 01 or by any other means to the Harbour Fire Brigade indicating the precise place of the outbreak fire.

At the same time measures must be undertaken for extinguishing the outbreak fire.

84. Persons who made a false fire call shall be prosecuted.

25

76. Выходя из эксплуатации любого типа подъемные устройства и все их вспомогательные механизмы должны быть тщательно подготовлены для безаварийной и безопасной работы, все неисправные части должны быть сняты и заменены исправными.

77. Поднимаемые грузы должны быть закреплены таким образом, чтобы они не могли рассыпаться или сорваться.

78. Поднимать или проходить под грузом, подвешенным к тросам, строго запрещено.

79. Лица, находящиеся в состоянии опьянения, не допускаются к работе.

80. О каждом происшествии, произошедшем в порту, немедленно сообщать в порт-диспетчерский пункт.

81. Запрещается использовать порталы, полупорталы и плавучие краны при выполнении работ по погрузке и выгрузке судов и вагонов при сильном ветре (согласно шкале Бофорта).

В отдельных случаях работа указанных кранов может производиться только с разрешения начальника порта.

82. Служба приема судов в порту осуществляется в соответствии с установленными расписаниями приема судов в порту.

83. Все лица, находящиеся на территории порта и на судах, лежащих в порту, при обнаружении пожара обязаны немедленно сообщить об этом по телефону № 01 или иным способом в пожарную охрану порта с точным указанием места пожара.

Одновременно должны быть приняты меры к тушению возникшего пожара.

84. Лица, которые сделали ложный вызов пожарной охраны, будут привлечены к ответственности.

О ПРОТИВОПОЖАРНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ В ПОРТУ

Общие положения

83. Все лица, находящиеся на территории порта и на судах, лежащих в порту, при обнаружении пожара обязаны немедленно сообщить об этом по телефону № 01 или иным способом в пожарную охрану порта с точным указанием места пожара.

Одновременно должны быть приняты меры к тушению возникшего пожара.

84. Лица, которые сделали ложный вызов пожарной охраны, будут привлечены к ответственности.

25

Note: The responsibility for any accident sustained to workers during the cargo handling operations, due to bad conditions of the vessel, due to bad cargo handling equipment and any other vessel's arrangements, rests with the owner of the vessel in full.

70. All dunnage, gunboards and any other cargo handling appliances which are in the system of the stevedores or any other person responsible for the carrying out the loading and discharge operations, must be immediately removed and replaced by any other appliances of suitable dimensions and strength.

71. The vessel's administration, prior to the commencement of cargo handling operations requiring observance of special precautions is bound to warn the stevedores; therefore, the stevedores in such cases must accord their actions in connection with the cargo handling operations with the vessel's administration and fulfill their directions in order to ensure the safety of the cargo handling operations.

72. All appliances and tackle both on board and on shore intended to be used for cargo handling operations such as gunboards, staging, suspended wire chords etc. prior to commencement of loading or discharge of vessels must be carefully examined by the concerned supervisors (stevedores).

73. The places on board vessel, berths, wharves and in a recharge where the cargo handling operations are carried out must be well lighted, so that the lights will not obstruct the navigation.

74. The opening of the hatchways before the commencement of the cargo handling operations and the closing of the same on completion of the loading or discharge of vessels are the duty of the vessel's administration. The opening or closing of hatchways during cargo handling operations is carried out by the Harbour's manual labour (team) under the guidance of the vessel's administration.

75. Masters of vessels or persons supervising the cargo handling operations when loading or discharging grain or any other bulk cargoes are bound, in order to prevent scattering of the cargo, to suspend tarpaulins or to provide suitable arrangements between the vessel's hull and the berth.

22

Примечание: Ответственность за несчастные случаи с работниками, произошедшие из-за плохих условий работы на судне, плохого оборудования для погрузки и выгрузки груза, плохих условий организации и других условий организации, несет на себе владелец судна.

70. Сосуды, стеллажи и другие погрузочные приспособления, принадлежащие стивидорам или лицам, ответственным за проведение погрузки и разгрузки, должны быть немедленно удалены и заменены другими, имеющими надлежащие размеры и прочность.

71. Перед началом работы с грузами, требующими соблюдения особых мер предосторожности, судовой администрации обязаны предупредить об этом стивидоров, которые должны согласовать свои действия с администрацией судна, принимая к исполнению все ее указания в интересах безопасности грузовых операций.

72. Перед началом погрузки или разгрузки судна все используемые для этой цели приспособления и такелаж как на судне, так и на берегу, а именно: мосты, стеллажи, подвесные сетки и пр., должны быть тщательно осмотрены руководителем производственной работы (стивидором).

73. Места работы на судах, причалах, пристанях и в складах должны быть хорошо освещены, но с таким расчетом, чтобы огни не мешали судоходству.

74. Открытие люков перед началом грузовых операций и закрытие их по окончании погрузки или выгрузки судна лежит на обязанности судовой администрации.

Открытие или закрытие люков в процессе производства грузовых операций производится рабочей силой порта (контракт) под руководством судовой администрации.

75. Капитан судна или лица, руководящие производством операций при погрузке и выгрузке зерна и других сыпучих грузов, должны обеспечить расстилание тарпаулины, брезента или установить другие соответствующие приспособления между корпусом судна и причалом.

23

Figure 1. The effect of the concentration of the polymer solution on the surface free energy of the polymer film. The surface free energy of the polymer film decreased with increasing the concentration of the polymer solution.

53. The Harbour Authorities are entitled if required to shift any vessel according to their orders to the berth assigned by them and in the time indicated, giving due notice to the Master, Skipper or other persons sub-ordinating them.

In the case of non-fulfilment of the order within the time indicated in the above notice the shifting of the vessel is effected according to the directions of the Harbour Master at the owner's account.

In the case of emergency the Harbour Master is entitled to make shifting at the owner's account without giving the above-mentioned notice to the Master of the vessel.

54. All vessels lying in the Harbour waters are required to fly their national flag from 8 a.m. to 11 p.m.

All vessels without any exception lying in the Harbour waters are bound to be dressed in holidays if required by the Harbour Master.

55. Masters of all vessels lying in the Harbour must set a watch both by day and by night.

56. Every vessel shall always have on board a sufficient number of qualified men to carry out at once the manoeuvres ordered by the Harbour Supervision Authorities and for fire security of the vessel.

57. Masters of foreign and USSR vessels engaged on international voyage, to whom it was declared by the Marine Control Office that certain passengers and members of crew, without permission to go ashore, should remain on board, must give written obligation for their not going ashore and the responsibility for same rests with the Master.

58. Masters of vessels or their sub-ordinates must immediately inform the Harbour Supervision Authorities of all accidents which occurred on board (e.g. murder, theft, fatalities, damages sustained by their vessels, prolonged delay of members of crew on shore, infection diseases etc.), in the case of fire the Masters must promptly telephone to the Harbour Fire Brigade and simultaneously to the Harbour Supervision Authorities.

59. All vessels lying in the Harbour are to keep their life-saving and fire-fighting appliances in constant readiness so as to render assistance at all times to shore structures and vessels, if required.

18

53. В случае надобности в портовое судно на другой день по требованию порта с указанным сроком исполнения судно обязано переместиться на причал по указанию капитана, шкипера или иного из субординирующих.

В случае неисполнения предписанного требования в указанный срок, перемещение судна производится по распоряжению портового надзора за счет владельца судна.

В случаях, не терпящих отлагательств, капитан порта имеет право произвести перемещение судна в назначенный срок без предоставления в нем владельцу какого-либо требования.

54. Все суда, стоящие в порту, должны держать свой национальный флаг с 8 часов утра до 11 часов вечера.

55. На всех судах, стоящих в порту, должны быть обеспечены квалифицированные матросы и члены экипажа.

56. На каждом судне должно быть назначено достаточное число людей с целью оказания им в порту помощи судна по порочным требованиям капитана порта, портового надзора и для обеспечения пожарной безопасности.

57. Капитаны иностранных и советских судов марганцевого плавления, которым было объявлено закрытие международного судоходства, должны в обязательном порядке выдать письменное обязательство, что пассажиры и члены экипажа не покидают судна без разрешения капитана, шкипера или иного из субординирующих, и что они не покидают судна без разрешения капитана, шкипера или иного из субординирующих.

58. О всяком виде происшествия на судне (убийства, кражи, столкновения, аварии, пожары, заболевания, повреждения, отлучки членов экипажа, несчастные случаи, инфекции, заболевания, задержки членов экипажа на берегу, заболевания и др.) капитан судна или шкипер должны немедленно сообщить об этом в портовой надзор, а в случае пожара немедленно вызвать пожарную команду, немедленно сообщить о случившемся в портовой надзор.

59. Каждое судно, стоящее в порту, и находящееся в состоянии работы должно иметь в постоянной готовности все спасательные и противопожарные средства для оказания помощи себе и находящимся в порту судам и береговым сооружениям.

19

47. The removing of ashes, rubbish, etc. in summer should be effected by special ash-hedders moored alongside the vessels concerned and is payable per existing rates. In winter, etc. during ice formation, the removing of ashes, rubbish, etc. is to be effected by the Harbour facilities at the shipowner's account.

The discharge of rubbish, ashes etc. from vessels into the harbour, in summer and loading into the trucks in winter are effected by vessel's crew.

ARRIVAL AND MOORING OF VESSELS IN THE PORT

48. All sea-going merchant vessels arriving in the Port are moored by the pilot according to the directions of the Harbour Authorities.

The berthing, number of berth and mooring side are indicated by the Chief Dispatcher of the Port, preliminary being approved by the Harbour Authorities.

Note: The mooring place should be indicated by day - by a flag and by night - by a white light.

49. Not any vessel is allowed to change the berth or to be shifted without a pilot on board and without a permission of the Harbour Authorities.

Note: 1. The equipment of this clause does not apply to the Harbour craft and also to Russian and river fishing craft.
2. USMC vessels of international voyage and foreign vessels may be shifted only with the permission of the Marine Control Office and Customs Office.

50. Sea-going vessels, also vessels of inland navigation shall be moored by safe and efficient buoys to mooring rings and posts specially arranged for that purpose.

51. Vessels moored along the quays, wharves, piers etc. must have the side facing the water lightened by a white light from sunset till sunrise. This light is to be placed overhead in the middle of the vessel.

52. It is strictly forbidden for all vessels lying alongside the quay to work with their propellers.

Note: Where docking trials are required they should be carried out at places indicated by the Harbour Authorities.

16

47. Выброска мусора, тары и пр. в летнее время производится на причалах из специальных устройств, имеющих в своем составе, соответствующие тарифы, причисляемых к услугам, связанным со уборкой мусора, и оплата же производится по существующим тарифам на вывоз мусора из порта. Выброска мусора, тары и пр. производится в специально оборудованные для этого устройства причалов. В зимнее время мусор, тару и пр. вывозят на причалы, а мусор вывозят на автомобильных прицепниках, принадлежащих к причалам.

РАССТАВКА И СТОИМКА СУДОВ В ПОРТУ

48. Все прибывающие в порт морские торговые суда принимаются в порт, согласно по указаниям портовых властей.

Место стоянки судна, по распоряжению портовых властей, указывается в специальном документе, который выдается на причале. Предварительно это должно быть согласовано с причальными властями.

Примечание: Это распоряжение не относится к судам, относящимся к флоту и к военному флоту.

49. Ни одно судно без согласия причальной власти не должно быть перемещено на причал, не имея на борту пилота, не имея права менять место стоянки и не имея разрешения причальной власти.

Примечание: 1. Распоряжение этой статьи не относится к судам, относящимся к флоту, а также к судам, относящимся к флоту и к военному флоту.
2. Перевозка грузов судами с международным сообщением и судами, принадлежащими к военному флоту, производится только с разрешения ВМФ и таможенных органов.

50. Морские суда, а также суда внутреннего плаванья должны быть пристыкованы к причалам, оборудованным специальными устройствами и приспособлениями.

51. Судам, стоящим у причала, необходимо иметь на борту белый светящийся фонарь, который должен быть установлен в середине судна.

52. Судам, стоящим у причала, запрещено работать винтами, катерами и другими устройствами.

Примечание: В случае необходимости проведения испытаний, маневров и т.п. они должны производиться в местах, указанных причальными властями.

7 - 20. 10-8

17

CASUALTIES WITHIN THE WATERS OF THE PORT AND DAMAGED CASUALTIES TO THE PORT

38. Master (or Port Pilot) of vessels are bound to report in detail, within 24 hours to the Harbour Master, all casualties sustained by their vessels or cargo within the waters of the Port and also of damages sustained to the Port structure or navigation buoyage within the Harbour.

39. No and one of the vessels in bound a collision is exposed to danger of being damaged or is not under command the vessel which has been all suffered is bound to report as far as possible to the Harbour Master.

40. Every vessel in bound or any other object within the waters of the Port is to be kept in the clear during the day indicated by the Harbour Master of the Port.

41. All damages sustained by the Port structure or navigation buoyage within the Harbour shall be reported to the Harbour Master of the Port.

42. Investigations of all casualties should be settled in accordance with the regulations for investigations of marine casualties.

PROHIBITION AS TO THE PROHIBITION OF SORTING THE WATERS AND THE TERRITORY OF THE PORT

43. All vessels fully entered in the Port at berth and also passing through the waters of the Port are strictly forbidden to throw or cast into the water or on the mooring line, or on the water, rubbish, refuse, waste, packing, waste, paper and any other impurities, also it is strictly forbidden to pump out overboard water containing admixture of petroleum, lubricating oil, fat, etc.

44. Vessels are forbidden to throw and throw down rubbish, refuse and any other impurities on the Port territory.

45. Vessels, rubbish and any other impurities shall be thrown down in specially allocated place.

46. It is strictly forbidden to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

47. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

48. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

49. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

50. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

51. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

52. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

53. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

54. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

55. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

56. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

57. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

58. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

59. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

60. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

61. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

62. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

63. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

64. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

65. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

66. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

67. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

68. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

69. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

70. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

71. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

72. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

73. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

74. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

75. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

76. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

77. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

78. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

79. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

80. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

81. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

82. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

83. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

84. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

85. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

86. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

87. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

88. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

89. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

90. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

91. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

92. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

93. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

94. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

95. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

96. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

97. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

98. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

99. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

100. Vessels in the Port of call are not to be allowed to discharge defective vessels or cargo and packing on the berths of the Port.

Note: The interference of whatsoever objects from or to the navigating vessels, also the loading or unloading of vessels shall be allowed only with the permission and under supervision of the Captain.

31. Towing or shifting of any sea-going vessel by lighterage craft moored alongside is prohibited.

32. The towing of vessels within the waters of the Port shall be carried out by a short hawser as possible.

33. The towing of vessels in the Sea Canal and within the Port waters which moored head and stern or alongside the towing vessel is permitted, if the total breadth, including the breadth of the towing vessel, does not exceed 16 metres, provided the light signals of any number of vessels moored alongside, including the towing vessel, are exhibited in the same manner as if it were one vessel.

34. Vessels engaged in carrying passengers may take on board a number of passengers not exceeding the passenger carrying capacity allowed by the Inspection of the Register of Shipping of the USSR or by any other Classification Society.

VESSELS ENTERING THE PORT BY NIGHT WITHOUT LIGHT SIGNALS

35. Masters of all vessels while navigating under ice conditions must follow the regulations for vessels conveyed by icebreakers through ice.

UNDERWATER WORKS

36. Underwater works within the Harbour may be carried out only with the permission of the Superintendent of the Port.

37. While carrying underwater works the following signals shall be hoisted in a conspicuous place:

by day — two flag signals in a line — namely of the International Code of Signals hoisted one over the other;

by night — two green lights hoisted vertically one over the other visible all round the horizon.

According to the above signals all vessels and other harbour craft are bound to reduce their speed in due time and not to have their anchors on the ground nearer than 200 metres from the place where signals are hoisted.

12

Примечание: Препятствие каким-либо объектам судоходства, а также погрузка и выгрузка судов разрешается только с разрешения капитана.

31. Тowing or shifting of any sea-going vessel by lighterage craft moored alongside is prohibited.

32. The towing of vessels within the waters of the Port shall be carried out by a short hawser as possible.

33. The towing of vessels in the Sea Canal and within the Port waters which moored head and stern or alongside the towing vessel is permitted, if the total breadth, including the breadth of the towing vessel, does not exceed 16 metres, provided the light signals of any number of vessels moored alongside, including the towing vessel, are exhibited in the same manner as if it were one vessel.

34. Vessels engaged in carrying passengers may take on board a number of passengers not exceeding the passenger carrying capacity allowed by the Inspection of the Register of Shipping of the USSR or by any other Classification Society.

ПОСЛОНКИ ТОРГОВЫМ СУДАМ ПОРТА В ПЕРИОД СЛЕДОВАНИЯ И ВОЗВРАЩЕНИЯ

35. При заходе в порт и выходе из порта капитаны всех судов должны соблюдать следующие Правила: при заходе, проводимых в соответствии с Правилами.

ВОЗДУШНЫЕ РАБОТЫ

36. Воздушные работы в порту могут производиться только с разрешения капитана порта.

37. Если при проведении воздушных работ должны быть выставлены сигналы, следующие:

днем — два флага в одну линию — именно те, которые указаны в Международном Кодексе Сигналов, выставленные один над другим;

ночью — два зеленых огня, выставленных вертикально один над другим, видимых со всех сторон горизонта.

В соответствии с этими сигналами все суда и другие суда, находящиеся в порту, должны снизить скорость и не якориться ближе 200 м от места, где выставлены сигналы.

13

fairway and shall keep out of the way of the overtaking vessel without hindrance.

21. Small vessels, while appearing from behind dippers, quays and even from behind hulls of large vessels, must give a signal by one prolonged blast.

22. In way of the Sea Canal from the road of the Timber Pier up to the Nova Gate the vessel going against the current is bound to keep out of the way of the vessel coming with the current.

Note: The said does not apply to the order of passing through Nova Gate where special regulations set forth in the appendix, signs listed on the signal mast are provided.

23. All vessels before turning around are bound to sound the warning signal four short blasts.

24. Vessels are prohibited to have their anchors on the ground at the whole length of the Sea Canal both in its open and closed part.

Note: Vessels forced to anchor by bad visibility, damage of machinery or steering gear are to be placed in as safe as possible the movement of other vessels.

25. If an anchor is lost by a vessel, the Master of the vessel must immediately report to the Port Authorities thereof.

26. Where a vessel has damaged any navigational buoyage or discovered any fault in the buoyage the Master of the vessel should immediately inform the Port Authorities thereof in whatever way.

27. It is strictly prohibited to let go anchors in places where cables, pipes, etc. are laid, these places are marked out by shore warning posts.

28. Vessels moored alongside the quays in the Sea Canal are prohibited to have their anchors on the ground further than 20 meters from the quay.

29. Persons who caused any damage to means of navigational buoyage should be held responsible materially.

30. All floating craft are forbidden to board to foreign-going vessels moving or lying in the Port without the permission of the Marine Control Office and Customs House.

10

рушение и повреждение обочины прикрываться при помощи стороны фарватера и соответственно пропускать обогнавшему их морскому судну.

21. Малые суда, появляясь из-за причалов, пирсов, причалов и даже корпусов больших судов обогнавшему, если пропускать им.

22. На участке Морского канала от рейфа Лесного до Песчаной перемычки идущие против течения, обязаны дать дорогу тем судам, идущим по течению.

Примечание: Данное не относится к рейфу Песчаной перемычки, где действуют особые правила, указанные в приложении и знаках, установленных на сигнальном мачте.

23. Для предупреждения о маневре разворота все суда обязаны подать звуковой сигнал четыре коротких удара.

24. Водителям в водном канале судов на море на всем протяжении Морского канала, как в открытом, так и в закрытом состоянии.

Примечание: В случае аварии, если по каким-либо причинам судно вынуждено остановиться, водителю необходимо немедленно сообщить об этом в ближайший пункт связи.

25. При потере якоря капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в портовый пункт.

26. В случае повреждения какого-либо навигационного знака или обнаружения какой-либо неисправности обочины, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в портовый пункт.

27. Водителям строго запрещено бросать якоря в местах, где проложены кабели, трубопроводы и т.п., оборудованных береговыми сооружениями.

28. Водителям категорически запрещается Морскому каналу судам останавливаться на якорь, отцепившись от причала на расстоянии более 20 м от причала.

29. Лица, причинившие ущерб средствам навигации, должны быть привлечены к материальной ответственности.

30. Всем судам категорически запрещается вскрывать люки, борта, двери и т.п. на борту иностранных судов, находящихся в порту, и входить на их территорию и в каюты.

11

the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

15. All vessels are bound to carry out all signals and directions given by the storm signal mast situated in way of the Nova Gate.

16 Vessels moving within the waters of the Port must keep their anchors ready to let go. A person which must carry out at any time the command from the navigation bridge as to letting go the anchor should stand at the anchor gear.

17. All sea-going cargo vessels, while approaching the Port must lower their accommodation ladder for receiving the Quarantine medical officer and the Port Authority.

18. While moving in one direction the vessel proceeding about this direction is bound to keep off the stern of the vessel proceeding forward at such a distance as to preclude the risk of collision.

The overtaking may be carried out only with the consent of the overtaken vessel, for which purpose the following signals are to be given:

enquiry signal as regards the consent for overtaking
four prolonged blasts
consent signal — one prolonged blast.

The overtaking vessel is bound to pass clear of the overtaken vessel starboard and in doing so not to cause obstructions to the movement of the latter.

19. It is strictly forbidden to overtake a vessel simultaneously by two or more vessels.

20. Small vessels and harbour craft (tugs, launches, towing steamers), hopper barges, tugs towing non-propelled floating craft, e.g. barges, lighters, piers, also timber rafts in tow are bound to keep on to the starboard side of the

состоялись Международными праздниками «100 лет со дня рождения великого русского композитора П.И. Чайковского».

15. Выдающиеся сыновья и распорядители, пожелавшие информативный материал, расположенный в разделе Писемных версий, обязательно для всех без исключения из них.

16. Во время таяния в водах порты с их обвалами имеют якоря готовыми к отбеге. У якорного устройства на морских травах, портах, с этой обвалки нахождется чешуя рыб, которая в таянии морей и водных животных, коммуну - мушкетера об отбеге якоря.

17. При подходе к порту все без исключения морские транспортные суда обязаны иметь с собой на борту карантинный врач и преставить собой следующие данные:

18. При изыскании судов по одному направлению судно, идущее с запада, обгонит корабль, идущий в восточном направлении, поскольку им невозможно столкнуться.

Обиток хуви на всех акваториях порта и на всех фар-
ватерах на входе Мурманск канат, разрыхлять тошору
при наличии биогенных хе юнии или окислительной
Тяжелого Материя

ответ сего дняши один продолжите нынй день,

Обобщающее сужно обычно является обобщением
правил бортов и своим истинным не считать его ин-
дустрию

20. Математические суды и суды порокового флюи

(катера, буксирные паромы), грунтовопознающие шаланды, буксиры, имеющие на буксире несамостоятельные плавсредства в виде барж, лентернов, плынокотов, а также буксиры

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99

140/00/07 04 0001 040100010000700010

NAVIGATION WITHIN THE WATERS OF THE PORT VESSELS ARRIVING AND LEAVING THE PORT

1. Entering the Port is allowed for all vessels having a draught up to 8.2 metres ordinary water level.

Vessels having a draught over 8.2 metres may enter the Port only on receiving in every separate case the Harbour Master's permission.

Vessels with a draught of 7.1 metres and over must carry a black ball hoisted on a conspicuous place by day and a red light to be visible all round the horizon by night.

All vessels drawing less than 7.1 metres must keep out of the way of the above-mentioned vessels.

2. All vessels proceeding to the Port and leaving the Port when putting to sea are bound to take a pilot.

Note: The pilot must come on board and leave the vessel at the highest-of low-water.

The Master of the vessel must inform the pilot arrived on board as to the exact draught of the vessel.

The pilot must decide whether it is possible to move in, or move out, or shift the vessel in accordance with the draught of the vessel, meteorological and any other conditions; he also must decide as to the necessity and number of tugs to be employed.

3. Vessels entering or leaving the Port must have their national flag flying from daybreak till darkness.

4. All vessels navigating in the fairways and while moving in the Port waters are bound:

a) while proceeding from the light-vessel Leningrad to the Large Cronstadt Road also through the open part of the Sea Canal to have a pilot ensuring the safety of navigation.

While overtaking or meeting small vessels or vessels having in tow any floating craft (barges, cranes, etc.), the vessel must reduce her speed in due time and pass.

2

О СКОРОДОСТНОСТИ ПИ КАВАТОРИИ ПОРТА ВХОД СУДОВ В ПОРТ И ВЫХОД ИЗ ПОРТА

1. В порт беспрестанно принимаются суда, имеющие осадку не свыше 8,2 м при условии ordinaria воды. Суды, имеющие осадку свыше 8,2 м, допускаются в порт лишь с разрешения и в каждом отдельном случае капитана порта.

Суды с осадкой 7,1 м и более должны поднимать на пирсе маяк днем — черную шар, ночью — красный свет, который должен быть виден со всех сторон.

Все суда, имеющие осадку менее 7,1 м, обязаны уступать дорогу выходящим судам.

2. Все суда, следующие в порт и из порта в море, обязаны брать пилота.

Примечание: Пилот в сарай экипажа производится у плотины мала «Ленинград».

Капитан обязан сообщить прибывшему на борт лодчому точную осадку судна.

В зависимости от осадки судна, метеорологических и других условий лодчому решает вопрос возможности входа, выхода или перестановки судна, а также определяет количество и количество буксиров.

3. Суды, входящие в порт и выходящие из порта, должны иметь поднятым свой национальный флаг от рассвета до темноты.

4. Все суда, осуществляющие плавание по фарватеру и на акватории порта, обязаны:

а) при следовании от плотины мала «Ленинград» до Большой Кронштадтской рейды, а также в открытой части Азовского канала иметь скорость, обеспечивающую безопасность плавания.

При обгоне или встрече с малотоннажными судами, а также с судами, имеющими на буксире какие-либо плотины средства (баржа, краны и т. п.), судно обязано

3

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР

ВЫПИСКА
ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ, ПОСЕЩАЮЩИХ
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЛЕНИНГРАДА

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
Ленинград - 1956

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СОВЕТА ССР

ВЫПИСКА
ИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ, ПОСЕЩАЮЩИХ
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ЛЕНИНГРАДА

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
Ленинград • 1986